



LIETUVOS ADMINISTRACINIŲ GINČŲ KOMISIJA

SPRENDIMAS

2026 m. balandžio 27 d. Nr. 21RE-
(AG-267/01-2026)
Vilnius

Lietuvos administracinių ginčų komisija (toliau – Komisija), susidedanti iš Eglės Bilevičiūtės, Remigijaus Kalašnyko ir Žydrūno Plytniko (posėdžio pirmininkas ir pranešėjas),

Komisijos posėdyje rašytinio proceso tvarka išnagrinėjo administracinį ginčą pagal pareiškėjos R. Z. skundą Lietuvos transporto saugos administracijai dėl sprendimo panaikinimo ir įpareigojimo atlikti veiksmus.

Komisija

n u s t a t ė:

pareiškėja R. Z. (toliau – ir pareiškėja) Komisijos prašo: 1) panaikinti Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – ir Administracija) 2026 m. kovo 20 d. išvadą dėl skundo Nr. 15B-2037 (toliau – Išvada) kaip nepagrįstą ir priimtą netinkamai taikant Reglamento (EB) 261/2004 nuostatas; 2) įpareigoti Administraciją priimti naują išvadą, kurioje būtų konstatuota, kad oro vežėjas neįrodė visų pagrįstų priemonių taikymo, todėl kompensacija pagal Reglamento 7 straipsnį keleiviui priklauso.

Paaiškino, kad 2025 m. spalio 21 d. turėjo skristi Heston Airlines skrydžiu HN2366 Antalija - Vilnius, planuotas atvykimas 02:20 LT laiku. Dėl Vilniaus oro uosto uždarymo orlaivis nukreiptas į Kauną ir nusileido 02:42. Keleiviai buvo laikomi orlaivyje Kaune apie 4 valandas, nes vežėjas nurodė, kad nėra autobusų. Keleiviai išleisti tik po to, kai NOTAM galiojimas buvo pratęstas iki 06:40. Galutinis nusileidimas Vilniuje - 07:18 (vėlavimas 4 val. 58 min.). Oro vežėjas neatsakė į pareiškėjos (keleivės) pretenziją. Administracija priėmė išvadą, kurioje konstatavo, kad kompensacija nepriklauso.

Pagal Oro navigacijos paskelbtą NOTAM A5693/25, Vilniaus oro uostas buvo uždarytas nuo 2025 m. spalio 21 d. 22:23 LT laiku dėl neidentifikuotų meteorologinių balionų. Šis NOTAM galiojo iki 2025 m. spalio 22 d. 06:40 LT laiku. Tai reiškia, kad oro uostas buvo uždarytas dar prieš skrydžio HN2366 suplanuotą išvykimą iš Antalijos (22:50 LT laiku).

Administracija netinkamai taikė Reglamento 5 straipsnio 3 dalį; pagal ESTT praktiką kompensacija nemokama tik tada, kai oro vežėjas įrodo abi sąlygas: 1) įvykis yra ypatinga aplinkybė; 2) vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių. Administracija vertino tik pirmąją sąlygą, nors antroji yra privaloma. Oro vežėjas neįrodė pagrįstų priemonių taikymo - nepateikė įrodymų, kad bandė organizuoti transportą iš Kauno, išleisti keleivius Kaune iš karto, pasiūlyti alternatyvų skrydį, koreguoti tvarkaraštį, sumažinti vėlavimą. Vien teiginys „nebuvo autobusų“ nėra įrodymas. Nusileidus Kaune ypatingos aplinkybės baigėsi nuo 02:42 val.: Kauno oro uostas veikė normaliai, force majeure nebegaliojo, vežėjas privalėjo suteikti pagalbą pagal Reglamento 8 ir 9 straipsnius. Keleivių laikymas orlaivyje yra organizacinis trūkumas, ne force majeure.

NOTAM pratęsimai nėra automatinė ypatinga aplinkybė; NOTAM yra įprasta aviacijos operacijų dalis. Jų pratęsimai nėra laikomi visiškai netikėtais, todėl vežėjas turi numatyti galimus pratėsimus ir planuoti alternatyvas. NOTAM A5693/25 nurodo, kad Vilniaus oro uostas buvo uždarytas nuo 22:23 LT laiku, t. y. prieš skrydžio HN2366 suplanuotą išvykimą iš Antalijos (22:50 LT laiku). Tai reiškia, kad oro vežėjas privalėjo žinoti, kad Vilnius nepasiekiamas, atidėti skrydį arba koreguoti maršrutą ir negali remtis ypatingomis aplinkybėmis, nes NOTAM buvo paskelbtas iš anksto, neįrodė, kad ėmėsi visų pagrįstų priemonių. Tai patvirtina, kad vėlavimas kilo dėl organizacinių

sprendimų, o ne dėl force majeure. Oro vežėjas neatsakė į keleivio pretenziją, tai reiškia, kad jis nepateikė jokių įrodymų, neįvykdė pareigos bendradarbiauti, neįrodė, kad ėmėsi pagrįstų priemonių.

Administracija prašo pareiškėjos skundą atmesti kaip nepagrįstą.

Paaikšino, kad, gavusi pareiškėjos 2025 m. lapkričio 3 d. skundą ir 2026 m. sausio 28 d. papildomus dokumentus, 2026 m. vasario 3 d. kreipėsi į oro vežėją Heston Airlines (toliau – Oro vežėjas) su prašymu sumokėti kompensaciją pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (tekste – Reglamentas) 7 straipsnį dėl vėlavusio daugiau kaip 3 valandas skrydžio arba pateikti ypatingų aplinkybių įrodymus. Oro vežėjas 2026 m. vasario 25 d. pateikė paaiškinimus ir įrodymus, susijusius su skrydžio HN2366 vėlavimu. Oro vežėjas nurodė, kad 2025 m. spalio 21 d. skrydis vėlavo dėl Vilniaus oro uosto oro erdvės uždarymo dėl meteorologinių oro balionų veiklos.

Administracija yra paskirta atsakinga įstaiga už Reglamento vykdymą (Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau – Aviacijos įstatymas) 5 straipsnio 2 dalies 5 punktas). Atlikdama šią jai pavestą funkciją atsakovė nagrinėja oro transporto keleivių skundus dėl jų teisių galimo pažeidimo. Nagrinėjant šiuos skundus vadovaujamas Reglamentu, Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, aiškinamosiomis gairėmis (toliau – Aiškinamosios gairės), ES valstybių narių už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymą paskirtų atsakingų priežiūros institucijų susitarimu dėl skundų nagrinėjimo procedūros pagal Reglamentą Nr. 261/2004 (2019 m. vasaris) bei Skundų ir prašymų dėl oro transporto keleivių teisių galimo pažeidimo nagrinėjimo tvarkos aprašu, patvirtintu Administracijos direktoriaus 2021 m. sausio 22 d. įsakymu Nr. 2BE-27 (toliau – Aprašas).

Reglamento 5 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, kad skrydį vykdančio oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Aiškinamųjų gairių 5.1 papunktyje nurodoma, kad pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalį oro vežėjas atleidžiamas nuo prievolės mokėti kompensaciją atšaukimo ar vėlavimo atvykimo vietoje atveju, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas ar vėlavo atvykti dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusi visų pagrįstų priemonių. Todėl, norėdamas būti atleistas nuo prievolės mokėti kompensaciją, oro vežėjas turi įrodyti abu šiuos dalykus: kad ypatingų aplinkybių tikrai būta, ir jų sąsają su atidėjimu (vėlavimu) arba atšaukimu, ir kad šio atidėjimo (vėlavimo) arba atšaukimo nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusi visų pagrįstų priemonių. Dėl konkrečios ypatingos aplinkybės gali būti atšauktas daugiau nei vienas skrydis ar vėluoti daugiau nei vienas skrydis galutinėje paskirties vietoje, pavyzdžiui, priėmus oro eismo valdymo sprendimą, kaip nurodoma Reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje.

Remiantis Europos Sąjungos teisingumo teismo (toliau – ESTT) praktika, nukrypstant nuo įprastinės taisyklės, t. y. prievolės mokėti kompensaciją, kuria siekiama apsaugoti vartotoją, toks atleidimas turi būti aiškinamas siaurai. Todėl visos ypatingos aplinkybės, kurios susijusios su įvykiu, tokiu kaip 14 konstatuojamojoje dalyje išvardyti įvykiai, nebūtinai yra pagrindas atleisti nuo prievolės mokėti kompensaciją, tačiau jos turi būti individualiai įvertintos. Galiausiai, kilus techninių problemų, ypatingos aplinkybės turi sietis su įvykiu, kuris atitinka abi šias sąlygas: pirma, jis nėra normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai būdingas įvykis; antra, dėl įvykio pobūdžio ar atsiradimo priežasčių tas oro vežėjas faktiškai negali jo valdyti (ESTT sprendimo C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:ES:C:2008:771).

Aiškinamųjų gairių 5.1 papunktyje nurodyta, kad oro vežėjai gali kaip įrodymus pateikti išrašus iš tarnybinių žurnalų ar pranešimų apie įvykius sąrašą ir (arba) išorės dokumentų ir deklaracijų. Kai atsakant į keleivių ir (arba) nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos kreipimąsi, daroma nuoroda į tokį įrodymą, jis turi būti ir pateiktas. Kai oro vežėjas siekia apsiginti naudodamasis ypatingų aplinkybių argumentu, jis tokį įrodymą nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai ir keleiviams turi pateikti nemokamai, laikydamasis nacionalinių nuostatų dėl galimybės susipažinti su dokumentais.

Administracija, atsižvelgdama į aukščiau nurodytas ir įvertintas aplinkybes, taip pat Reglamento 5 straipsnio 3 dalį ir Aiškinamųjų gairių 5.1 papunktį, nustatė, kad Oro vežėjas Reglamento nuostatų dėl orlaivio nukreipimo skristi kitu maršrutu nepažeidė, nes tai įvyko dėl ypatingų aplinkybių, kurių oro vežėjas negalėjo įtakoti: Vilniaus oro uosto oro erdvės uždarymų, susijusių su meteorologiniais oro balionais, kurie kelia grėsmę skrydžių saugai. Remiantis pirminiu NOTAM pranešimu Vilniaus oro uoste oro erdvė buvo uždaryta iki 2025 m. spalio 22 d. 00:40 val. Lietuvos laiku, o orlaivio atvykimas buvo suplanuotas 2025 m. spalio 22 d. 02:20 val. Lietuvos laiku. Todėl, priešingai nei teigia pareiškėja, Oro vežėjas neturėjo pagrindo nevykdyti suplanuoto skrydžio ir neturi pareigos atlyginti pareiškėjos reikalavimo dėl skrydžio vėlavimo. Orlaivio nukreipimą į Kauno oro uostą ir vėlavimą į galutinę atvykimo vietą lėmė būtent vėliau (orlaiviui esant ore) išleisti NOTAM.

Atsižvelgiant į tai, kad Vilniaus oro uostas buvo uždarytas ir uždarymas vis atidedamas ir prailginamas, o tai buvo Oro vežėjo nekontroliuojamas dalykas, į tai, kad Kauno oro uostas naktimis nedirba (keleiviais oro uoste negalėjo būti pasirūpinta), keleivių gabenimas į viešbutį bei apgyvendinimas jame neabejotinai būtų lėmęs dar ilgesnį vėlavimą į galutinę paskirties vietą, nagrinėjamas atvejis, Administracijos nuomone yra priskiriamas labai išimtiniam atvejui, ir Oro vežėjas pagal jam prieinamas galimybes dėjo pastangas sumažinti keleivių nepatogumus: 1) bandė organizuoti autobusus, kuriais keleiviai būtų pasiekę galutinį kelionės tašką, bet iš susirašinėjimo su Kauno oro uosto antžeminio aptarnavimo paslaugų teikėju – Litcargus – siekiant išsiaiškinti, ar nukreipimo atveju būtų galimybė užtikrinti autobusų transportą keleivių pervežimui į Vilniaus oro uostą, matyti, kad tuo metu autobusų užtikrinti nebuvo galimybės; 2) Oro vežėjas paaiškino, kad buvo gautas orlaivio kapitono patvirtinimas, jog keleiviai buvo tinkamai ir laiku informuoti apie susiklosčiusią situaciją; informacija keleiviams buvo transliuojama reguliariai, maždaug kas 30-45 minutes. Be to, po nusileidimo kapitonas asmeniškai ėjo per keleivių saloną ir tiesiogiai bendravo su keleiviais, teikdamas papildomus paaiškinimus bei atsakydamas į klausimus; 3) Oro vežėjas tinkamai įvykdė savo pareigą pasirūpinti keleiviais vadovaudamasis Reglamento 9 straipsnio 1 dalies nuostatomis, t. y. suteikė geriamojo vandens keleiviams, Kauno oro uoste orlaivyje laukiantiems Vilniaus oro erdvės atidarymo, kaip tai numatyta Reglamente; 4) paskelbus papildomą NOTAM pranešimą, kuriuo oro erdvės uždarymas pratęstas iki 03:40 UTC (06:40 val. Lietuvos laiku), buvo priimtas sprendimas išlaipinti keleivius, kurių gyvenamoji vieta buvo Kaunas ar kuriems toks sprendimas buvo aktualus, sudarant jiems galimybę savarankiškai vykti į galutinę paskirties vietą. Po išlaipinimo orlaivyje liko 106 keleiviai, sutikę laukti skrydžio į Vilnių.

Aukščiau išdėstyti faktai paneigia pareiškėjos skunde nurodytus argumentus, kad Oro vežėjas neįrodė pagrįstų priemonių taikymo, nepateikė įrodymų, kad bandė organizuoti transportą iš Kauno, bandė išleisti keleivius Kaune iš karto, bandė pasiūlyti alternatyvų skrydį, bandė koreguoti tvarkaraštį, bandė sumažinti vėlavimą.

Kaip Administracija nurodė ir skundžiamoje Išvadoje, Išvada dėl Reglamento nuostatų taikymo yra rekomendacinio pobūdžio (Aprašo 37.5 papunktis) ir neprivaloma oro vežėjui. Pareiškėja, nesutikdama su oro vežėjo veiksmais ir / ar neveikimu, toliau savo teises dėl Reglamento nuostatų taikymo Lietuvos Respublikoje gali ginti, be kita ko, ir Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso (toliau – CPK) nustatyta tvarka ir / arba kreipiantis į išvykimo arba atvykimo vietos arba oro vežėjo registracijos (arba įsisteigimo) valstybės vietos teismą. Tokią bylą nagrinėjantis teismas esant priimtai Administracijos išvadai ją vertina kaip vieną iš įrodymų, kuris teismui nėra privalomas (CPK 185 straipsnis). Nagrinėjant bylą teisme oro vežėjas gali pateikti ir naujų argumentų ir / ar įrodymų nei teikė Administracijai. Todėl nagrinėjimo teisme metu išvada kaip tokia iš esmės gali pasikeisti dėl naujai paaiškėjusių aplinkybių, kurios Administracijai ankščiau atskleistos nebuvo.

Skundas atmestinas

Nagrinėjamu atveju ginčas kilo dėl Išvados, kuria buvo atsakyta į pareiškėjos, kaip oro pervežimo keleivės, skundą dėl Oro vežėjo paslaugų.

Remiantis byloje esančiais rašytiniais įrodymais, nustatyta, kad pareiškėja 2025 m. gruodžio 11 d. skundu „Dėl 2025-10-21 skrydžio Nr. HN2366 vėlavimo, netinkamo keleivių aptarnavimo ir kompensacijos išmokėjimo“ kreipėsi į Administraciją, prašydama įpareigoti Oro vežėją išmokėti jai priklausančią kompensaciją pagal Reglamentą, įvertinti veiksmus dėl keleivių teisių pažeidimo.

Nurodė, kad 2025 m. spalio 21 d. pareiškėja turėjo skristi suplanuotu skrydžiu Nr. HN2366 maršrutu Antalija–Vilnius, kurio išvykimo laikas buvo numatytas 22:50 val. Dėl Vilniaus oro uosto uždarymo skrydis buvo nukreiptas į Kauną, o keleiviai buvo laikomi orlaivyje Kaune apie 4 valandas, nesuteikiant galimybės išlipti, gauti informacijos ar tinkamų sąlygų. Toks elgesys prieštarauja Reglamento nuostatoms. Vilniaus oro uosto uždarymą patvirtina Nacionalinės oro navigacijos tarnybos išleisti NOTAM pranešimai (pvz., NOTAM A5693/25), kuriuose nurodyta, kad oro uostas buvo uždarytas nuo 2025 m. spalio 21 d. 22:23 val. vietos laiku (šaltinis: <https://www.ans.lt/en/news/flight-restrictions-at-vilnius-international-airport>). Tai reiškia, kad sprendimas dėl oro uosto uždarymo buvo priimtas dar prieš skrydžio HN2366 suplanuotą išvykimą iš Antalijos (22:50 val.), todėl aviakompanija, prieš orlaiviui pakylant, privalėjo: žinoti, kad Vilnius negalės priimti orlaivio; imtis prevencinių veiksmų (atidėti skrydį arba numatyti alternatyvų maršrutą); nesislėpti už force majeure aplinkybių, nes NOTAM informacija buvo paskelbta iš anksto ir oficialiai.

Administracijos Civilinės aviacijos skyrius (toliau – Skyrius) Išvadoje nurodė, kad, gavęs pareiškėjos skundą ir papildomus dokumentus, 2026 m. vasario 3 d. kreipėsi į Oro vežėją su prašymu sumokėti kompensaciją pagal Reglamento 7 straipsnį dėl vėlavusio daugiau kaip 3 valandas skrydžio arba pateikti ypatingų aplinkybių įrodymus Oro vežėjas 2026 m. vasario 25 d., pateikė paaiškinimus ir įrodymus, susijusius su skrydžio HN2366 vėlavimu, nurodė, kad 2025 m. spalio 21 d. skrydis vėlavo dėl Vilniaus oro uosto oro erdvės uždarymo dėl meteorologinių oro balionų veiklos. Administracija įvertinusi pateiktą paaiškinimą ir įrodymus nustatė, kad orlaivis turėjo vykdyti skrydį HN2366 iš Antalijos į Vilnių (suplanuotas išvykimas iš Antalijos 22:50 val. vietos laiku). Tuo pačiu metu, dėl meteorologinių oro balionų veiklos, buvo paskelbtas NOTAM, kuriame nurodoma, kad Vilniaus oro uoste oro erdvė uždaryta nuo 22:50 val. iki 00:40 val. Lietuvos laiku dėl grėsmės skrydžių saugai. Oro vežėjas įvertinęs NOTAM pranešimą ir atsižvelgiant, kad suplanuotas atvykimas buvo 2025 m. spalio 22 d. 02:20 val. Lietuvos laiku, vykdė suplanuotą skrydį. Kitas NOTAM pranešimas, apie tolimesnius Vilniaus oro uosto erdvės apribojimus, buvo paskelbtas 00:29 val. Lietuvos laiku, kai orlaivis jau vykdė skrydį, o oro erdvės uždarymas buvo pratęstas iki 02:40 val. Lietuvos laiku. Trečias NOTAM pranešimas apie oro erdvės apribojimus įsigaliojo nuo 02:12 val. iki 04:40 val., todėl oro vežėjas priėmė sprendimą orlaivį nukreipti į atsarginį Kauno oro uostą, kuriame nusileido 02:42 val. Papildomai Oro vežėjas nurodė, kad kreipėsi į antžeminių paslaugų teikėją, dėl galimo keleivių pervežimo iš Kauno į Vilnių, tačiau antžeminių paslaugų teikėjas nurodė, kad tuo metu laisvų autobusų pervežimui nėra. Nusileidus Kauno oro uoste ir atsižvelgiant, kad oro erdvės apribojimai numatyti iki 04:40 val., buvo nuspręsta keleivius laikyti orlaivyje, o pasibaigus apribojimams, tęsti kelionę į Vilnių. Paskelbus dar vieną NOTAM pranešimą (įsigaliojo 04:06 val.), kuriame nurodoma, kad Vilniaus oro uosto erdvės apribojimai pratęsimi iki 06:40 val., Oro vežėjas priėmė sprendimą išleisti tuos keleivius, kurie nori išlipti iš orlaivio ir savarankiškai vykti į galutinę paskirties vietą. Oro vežėjas nurodė, kad po oro erdvės atidarymo orlaivis nusileido Vilniuje 07:18 val., t. y. vėluodamas 4 val. 58 min. Išvada: atsižvelgiant į Reglamento preambulės 14 punktą, kuriame nurodoma, kad oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimties taisyklės, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių (tokios aplinkybės gali susidaryti dėl meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui), Administracija, įvertindama pateiktą Oro vežėjo paaiškinimą ir įrodymus, daro išvadą, kad 2025 m. spalio 21 d. skrydis HN2366 vėlavo dėl ypatingų aplinkybių: Vilniaus oro uosto oro erdvės uždarymų susijusių su meteorologiniais oro balionais, kurie kelia grėsmę skrydžių saugai. Vadovaudamasis Reglamento 5 straipsnio 3 dalimi ir ESTT sprendimu sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07, Oro vežėjas nėra įpareigotas mokėti kompensacijos, numatytos Reglamento 7 straipsnio 1 dalyje už vėlavimą atvykti į galutinį kelionės punktą, Vilnių, daugiau kaip tris valandas. Remiantis Aprašo 43 punktu, skundo nagrinėjimas laikomas baigtu, kai išsiunčiama išvada keleiviams ir oro vežėjui. Atsižvelgiant į Aprašo 42 punktą, naujų įrodymų išnagrinėjus skundą Administracija nepriima ir nevertina, tačiau keleiviai ir / ar oro vežėjas naujus įrodymus gali pateikti teisme, jei dėl pareiškėjos skundo byla bus nagrinėjama teismine tvarka. Administracijos išvada dėl Reglamento nuostatų taikymo yra rekomendacinio pobūdžio ir neprivaloma oro vežėjui. Nesutikdami

su oro vežėjo veiksmais ir / ar neveikimu, toliau savo teises dėl Reglamento nuostatų taikymo Lietuvos Respublikoje galite ginti CPK nustatyta tvarka ir / arba kreipiantis į išvykimo arba atvykimo vietos arba oro vežėjo registracijos (arba įsisteigimo) valstybės vietos teismą.

Pareiškėja nesutikimą su priimta Išvada grindžia Administracijos netinkamai taikyta Reglamento 5 straipsnio 3 dalimi, pažymi, kad pagal ESTT praktiką kompensacija nemokama tik tada, kai oro vežėjas įrodo abi sąlygas: 1) įvykis yra ypatinga aplinkybė; 2) vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių. Administracija vertino tik pirmąją sąlygą, nors antroji yra privaloma. Pareiškėjos nuomone, Oro vežėjas neįrodė pagrįstų priemonių taikymo - nepateikė įrodymų, kad bandė organizuoti transportą iš Kauno, išleisti keleivius Kaune iš karto, pasiūlyti alternatyvų skrydį, koreguoti tvarkaraštį, sumažinti vėlavimą.

Reglamento 16 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą skrydžių iš jos teritorijoje esančių oro uostų ir skrydžių iš trečiųjų šalių į tokius oro uostus atžvilgiu. Prireikus ši įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės. Valstybės narės praneša Europos Komisijai apie įstaigą, paskirtą pagal šią dalį. Šio straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad nepažeidžiant 12 straipsnio, kiekvienas keleivis gali pasiskųsti bet kuriai pagal 1 dalį paskirtai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai dėl bet kurio įtariamo šio reglamento pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje. Aiškinamosios gairės buvo priimtos siekiant, kad Europos Komisija suprantamiau išaiškintų keletą Reglamento nuostatų (kaip nurodyta šių gairių preambulėje).

Aviacijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalies 5 punkte nustatyta, kad Administracija yra paskirta atsakinga už Reglamento vykdymą. Atliekant šią funkciją, ji nagrinėja oro transporto keleivių skundus dėl jų teisių galimo pažeidimo, vadovaudamasi Reglamentu, Aprašu bei atsižvelgdama į Aiškinamąsias gaires. Administracija yra viešojo administravimo subjektas, todėl jos priimamiems sprendimams taikytinos ir Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo (toliau – VAI) nuostatos.

Pagal VAI 2 straipsnio 12 dalį, skundas – asmens kreipimasis į viešojo administravimo subjektą, kuriame tas asmuo nurodo, kad yra pažeistos jo ar kito asmens teisės ar teisėti interesai, ir prašo juos apginti. VAI 3 straipsnio 5 punkte įtvirtintas išsamumo principas. Šis principas reiškia, kad viešojo administravimo subjektas į prašymą ar skundą turi atsakyti aiškiai ir argumentuotai, nurodymas visas prašymo ar skundo nagrinėjimui įtakos turėjusias aplinkybes ir konkrečias teisės aktų nuostatas, kuriomis rėmėsi vertindamas prašymo ar skundo turinį.

Pagal VAI 10 straipsnio 4 dalį dėl asmens skundo priimamas administracinis sprendimas. Šio straipsnio 5 dalyje nurodyta, kad administraciniame sprendime, be kita ko, turi būti nurodyta: administracinio sprendimo teisinis ir faktinis pagrindas ar kitos administraciniam sprendimui įtakos turėjusios aplinkybės (5 punktas); administracinio sprendimo motyvai (6 punktas).

Aprašas reglamentuoja oro transporto keleivių skundų ir prašymų nagrinėjimą Administracijoje dėl Reglamente įtvirtintų keleivio teisių galimo pažeidimo, kai vykstama iš Lietuvos oro uosto į bet kurią šalį (1.1 papunktis), iš ne Europos Sąjungos valstybės narės, išskyrus Islandijos Respubliką, Norvegijos Karalystę ir Šveicarijos Konfederaciją, oro uosto į Lietuvos Respublikos oro uostą, kai skrydį vykdo Europos Sąjungos valstybės narės, Islandijos Respublikos, Norvegijos Karalystės ir Šveicarijos Konfederacijos oro vežėjas (1.2 papunktis). Pagal Aprašo 5 punktą pareiškėjas turi teisę šio Aprašo tvarka pateikti skundą ar prašymą Administracijai, jei prieš tai kreipėsi į skrydį vykdžiusį oro vežėją ir jis netenkino pareiškėjo prašymo ar jį tenkino iš dalies arba per 2 mėnesius nuo kreipimosi dienos nepateikė pareiškėjui atsakymo.

Aprašo 28 punkte nustatyta, kad Administracijos Skyriaus darbuotojas, gavęs visus būtinus skundai ar prašymui nagrinėti dokumentus, per 5 darbo dienas raštu kreipiasi į skrydį vykdžiusį oro vežėją, su kuriuo susijęs skundas ar prašymas.

Išnagrinėjus skundą ar prašymą, parengiama išvada dėl skundo ar prašymo, kurioje nurodoma: aplinkybės, kuriomis grindžiamas skundas ar prašymas (37.1 papunktis); skundo ar prašymo nagrinėjimo metu nustatytos aplinkybės (37.2 papunktis); išvados priėmimo motyvai ir teisinis pagrindimas; atsakoma į visus skunde ar prašyme pateiktus klausimus arba nurodoma, kokia kompetentinga institucija gali į juos atsakyti (37.3 papunktis); jei išnagrinėjus skundą ar prašymą

nustatoma, kad pareiškėjui turi būti sumokėta kompensacija, grąžinti pinigai už bilietus ar kompensuotos kitos papildomos išlaidos, prašoma pareiškėjo informuoti Administraciją apie oro vežėjo atsiskaitymą (37.4 papunktis); išvados teisinė galia, pažymint, kad tai yra rekomendacinio pobūdžio sprendimas, neprivalomas oro vežėjui (37.5 papunktis); kiti pareiškėjo teisių gynybos būdai, išaiškinant, kad Lietuvos Respublikoje galima kreiptis į teismą CPK nustatyta tvarka, o ES valstybėse narėse, Islandijos Respublikoje, Norvegijos Karalystėje arba Šveicarijos Konfederacijoje galima kreiptis į tų valstybių kompetentingą instituciją jų teisės aktų nustatyta tvarka arba atvykimo vietos, arba oro vežėjo registracijos (arba įsisteigimo) valstybės vietos teismą (37.6 papunktis); išvadą parengusio ir pasirašančiojo Skyriaus darbuotojo vardas, pavardė, pareigos, telefono numeris ir el. pašto adresas (37.7 papunktis).

Iš Išvados turinio matyti, kad ja pareiškėjai nenustatomos jokios pareigos ir (arba) teisės, yra tik rekomendacinio pobūdžio. Aiškinamųjų gairių 7 punkte ir ESTT jurisprudencijoje pasisakyta, kad pagal reglamentą nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos imtis priemonių pagal tokius skundus neprivalo, kad kiekvienu atskiru atveju būtų užtikrintos individualios keleivių teisės (ESTT 2016 m. kovo 17 d. sprendime sujungtose bylose Nr. C-145/15 ir C-146/15 32, 36 ir 38 punktai.). Tačiau ESTT taip pat pasisakė, kad tai neatleidžia nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų nuo prievolės, laikantis gero administravimo principų skundų pateikėjams duoti išsamų atsakymą. Europos Komisija mano, kad pagal gerąją patirtį reikėtų informuoti keleivius apie apeliacijos galimybes arba kitus veiksmus, kurių jie gali imtis, jei nesutinka su jų atvejo vertinimu.

Nagrinėjamu atveju pareiškėjos subjektinės teisės galėjo būti pažeistos tuo, kad Administracija neišsamiai išnagrinėjo skundą ir neatliko savo pareigų pagal Reglamento nuostatas. Atitinkamai Komisija šioje byloje ir vertins, ar Administracija atliko visas pareigas ir išsamiai išnagrinėjo pareiškėjos skundą.

Administracija, gavusi skundą, kreipėsi į Oro vežėją, prašydama pateikti informaciją. Išvadoje rėmėsi oro vežėjo pateiktu 2026 m. vasario 25 d. pateiktu paaiškinimu ir jį pagrindžiančia informacija, t. y., kad pirmas NOTAM pranešimas (Nr. A5693/25) buvo išleistas tik 19:50 UTC (22:50 val. Lietuvos laiku). Skrydis iš Antalijos taip pat buvo suplanuotas tuo pačiu laiku, t. y. 19:50 UTC (22:50 val. Lietuvos laiku) (skrydžių informacija iš Vežėjo vidinės NOC sistemos). 19:50 UTC (22:50 val. Lietuvos laiku) Vežėjo Operacijų kontrolės centro (OCC) komanda informavo orlaivio įgulą apie oro erdvės virš Vilniaus uždarymą tuo metu, kai orlaivis jau buvo atsistūmęs nuo stovėjimo vietos ir riedėjo pakilimo tako link. Remiantis tuo metu galiojusia NOTAM informacija, oro erdvės uždarymas buvo numatytas iki 21:40 UTC (00:40 val. Lietuvos laiku). Atsižvelgiant į tai, kad planuojamas atvykimo laikas buvo 23:20 UTC (02:20 val. Lietuvos vietos laiku), buvo pagrįstai manyta, jog oro erdvė bus atidaryta iki planuojamo nusileidimo momento. Kitas NOTAM pranešimas (Nr. A5694/25), buvo paskelbtas 21:29 UTC (00:29 val. Lietuvos laiku), tuo metu, kai orlaivis jau buvo ore. Šiuo pranešimu buvo informuota, kad oro erdvės uždarymas pratęsiamas iki 23:40 UTC (02:40 val. Lietuvos laiku). Atsižvelgiant į tai, kad planuojamas nusileidimo laikas Vilniaus oro uoste buvo 02:20 val. Lietuvos laiku, įgula, įvertinusi turimus kuro rezervus ir operacines galimybes, turėjo pakankamai kuro laukti Lietuvos oro erdvėje iki šio NOTAM pranešimo galiojimo pabaigos 02:40 val. Lietuvos laiku, siekiant atlikti suplanuotą nusileidimą Vilniaus oro uoste. Įgula veikė vadovaudamasi tuo metu galiojusia oficialia informacija ir vykdė laukimo procedūrą iki tol, kol buvo paskelbtas naujas NOTAM pranešimas, kuriuo oro erdvės uždarymas buvo pratęstas iki 01:40 UTC (04:40 val. Lietuvos laiku). Po NOTAM galiojimo pratęsimo iki 01:40 UTC (04:40 val. Lietuvos laiku), buvo priimtas sprendimas nukreipti (divertuoti) skrydį į Kauno oro uostą. Dar prieš priimant galutinį sprendimą dėl nukreipimo, OCC komanda iš anksto susisiekė su Kauno oro uosto antžeminio aptarnavimo paslaugų teikėju – Litcargus – siekiant išsiaiškinti, ar nukreipimo atveju būtų galimybė užtikrinti autobusų transportą keleivių pervežimui į Vilniaus oro uostą. Buvo gautas atsakymas, kad tuo metu autobusų užtikrinti nėra galimybės (susirašinėjimą pridėjo). Skrydis Nr. HN2366 nusileido Kauno oro uoste 23:42 UTC (02:42 val. Lietuvos laiku). Atsižvelgiant į tai, kad autobusų transportas nebuvo prieinamas, o pagal tuo metu galiojusią informaciją oro erdvės atidarymas buvo numatytas 04:40 val. Lietuvos laiku, buvo priimtas operacinis sprendimas laikinai išlaikyti keleivius orlaivyje, tikintis tęsti skrydį į Vilniaus oro uostą oro erdvei atsidarius. Papildomai buvo gautas orlaivio kapitono patvirtinimas, kad keleiviai buvo tinkamai

ir savalaikiai informuoti apie susiklosčiusią situaciją. Kapitonas nurodė, jog komunikacija su keleiviais buvo vykdoma tiek skrydžio metu iki sprendimo nukreipti orlaivį į Kauno oro uostą, tiek po nusileidimo jame. Informacija keleiviams buvo transliuojama reguliariai, maždaug kas 30-45 minutes. Be to, po nusileidimo kapitonas asmeniškai ėjo per keleivių saloną ir tiesiogiai bendravo su keleiviais, teikdamas papildomus paaiškinimus bei atsakydamas į klausimus. Oro vežėjas tinkamai įvykdė savo pareigą pasirūpinti keleiviais vadovaudamasi Reglamento 9 straipsnio 1 dalies nuostatomis, t. y. suteikė geriamojo vandens keleiviams, Kauno oro uoste orlaivyje laukiantiems Vilniaus oro erdvės atidarymo. Vėliau buvo paskelbtas papildomas NOTAM pranešimas, kuriuo oro erdvės uždarymas pratęstas iki 03:40 UTC (06:40 val. Lietuvos laiku). Buvo priimtas sprendimas išlaipinti keleivius, kurių gyvenamoji vieta buvo Kaunas ar kuriems toks sprendimas buvo aktualus, sudarant jiems galimybę savarankiškai vykti į galutinę paskirties vietą. Po išlaipinimo orlaivyje liko 106 keleiviai, sutikę laukti skrydžio į Vilnių. Dėl naktinio Kauno oro uosto uždarymo nebuvo galimybės perkelti keleivių į oro uosto laukimo salę. Orlais grįžo į Vilniaus oro uostą 07:18 val. Lietuvos laiku, kai oro uostas ir oro erdvė buvo atidaryti. Remiantis įvykių eiga, keleiviai nusileido Vilniaus oro uoste po maždaug penkių valandų vėlavimo, kurį lėmė meteorologinių balionų keliamas pavojus Vilniaus oro erdvėje. Vėlavimas kilo dėl Oro vežėjo nekontroliuojamų aplinkybių ir atitinka „ypatingų aplinkybių“ sąvoką pagal Reglamentą.

Aviacijos įstatymo 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad Vyriausybė užtikrina tinkamą Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimą, paskirstymą ir kontrolę, siekdama užtikrinti, kad civiliniai orlaiviai ją naudotų efektyviausiai, atsižvelgiant į oro erdvės poreikius nacionalinio saugumo tikslams. Iš viešai prieinamos informacijos (<https://www.oronavigacija.lt/lt/naujienos/2025-m-spalio-21-22-d-orlaiviu-eismo-ribojimai-vilniaus-tarptautiniame-oro-uoste>) matyti, kad 2025 m. spalio 21 d. nuo 22:23 val. vietos laiku (19:23 UTC) buvo laikinai sustabdytas orlaivių eismas (atvykimai ir išvykimai) Vilniaus tarptautiniame oro uoste. Šis sprendimas buvo priimtas dėl neatpažintų meteorologinių balionų, kurie skrido Vilniaus oro uosto kryptimi ir kėlė grėsmę orlaivių eismo saugai. Ribojimai buvo taikomi iki 2025 m. spalio 22 d. 06:40 vietos laiku (03:40 UTC). Su šiais ribojimais susiję NOTAM pranešimai: A5693/25, A5694/25, A5695/25, A5696/25, A5697/25.

Komisija daro išvadą, kad Administracija Išvadoje išsamiai ir aiškiai nurodė reikšmingas faktines aplinkybes, konkrečias taikytinas teisės normas. Ginčo Išvada atitinka VAI įtvirtintus individualiam administraciniam aktui keliamus motyvotumo ir pagrįstumo reikalavimus (aptartos esminės faktinės aplinkybės, jos susietos su taikytinu teisiniu reguliavimu, įvertinta pareiškėjos individuali situacija). Taip pat matyti, jog atsakovė įvertino ginčui aktualias faktines aplinkybes, tiek teisiniai, tiek faktiniai Išvados motyvai yra aiškūs. Tai, kad pareiškėja nesutinka su Išvadoje pateiktu situacijos teisiniu vertinimu ir ją vertina kitaip, savaime nereiškia, kad Išvada yra neteisėta ar nepagrįsta.

LVAT praktikoje, apibrėžiant gero administravimo principo turinį, nurodoma asmens „teisė būti išklausytam“, kuri reiškia, jog kiekvienas asmuo turi būti išklausytas prieš taikant bet kokią individualią jam nepalankią priemonę (LVAT 2014 m. rugsėjo 11 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. A438-1102/2014). LVAT 2017 m. spalio 16 d. nutartyje (administracinė byla Nr. eA-4702-858/2017 nurodoma, kad teisė būti išklausytam nėra savitikslių. Viena vertus, ja siekiama užtikrinti asmens teisę pateikti viešojo administravimo subjektui visą, jo manymu, reikšmingą informaciją ir taip užtikrinti savo teisių gynybą. Kita vertus, ja siekiama užtikrinti, kad prieš priimdamas individualų sprendimą, viešojo administravimo subjektas būtų nustatęs visas reikšmingas faktines aplinkybes, būtinas tokiam sprendimui priimti, kadangi priešingu atveju kiltų abejonė dėl tokio sprendimo teisėtumo ir pagrįstumo. Gero administravimo principas įpareigoja viešojo administravimo institucijas suteikti asmenims, kurių klausimai svarstomi, veiksmingą galimybę pasisakyti, pareikšti savo nuomonę atitinkamu klausimu, suteikiant pakankamai laiko pasiręgti pateikti argumentus ar įrodymus (žr., pvz., LVAT 2014 m. kovo 27 d. nutartį administracinėje byloje Nr. A502-727/2014).

Nagrinėjamu atveju akivaizdu, kad prieš priimdama Išvadą, Administracija įvertino pareiškėjos pateiktus duomenis, taip pat kreipėsi į Oro vežėją bei išnagrinėjo pastarojo pateiktus paaiškinimus bei įrodymus. Apibendrintai konstatuotina, kad Išvada atitinka VAI 10 straipsnyje administraciniam sprendimui keliamus reikalavimus, yra teisėta ir pagrįsta, nėra pagrindo ją naikinti remiantis pareiškėjos nurodytais ar kitais motyvais, todėl pareiškėjos skundas atmestinas kaip nepagrįstas.

Netenkinus pareiškėjos reikalavimo dėl Išvados panaikinimo, nėra pagrindo tenkinti išvestinį reikalavimą dėl įpareigojimo priimti naują išvadą, kurioje būtų konstatuota, kad oro vežėjas neįrodė visų pagrįstų priemonių taikymo, todėl kompensacija pagal Reglamento 7 straipsnį keleiviui priklauso.

Papildomai akcentuotina, kad, kaip jau minėta aukščiau, Administracijos Išvada yra tik rekomendacinio pobūdžio, todėl nėra privaloma nei pareiškėjai, nei Oro vežėjui. Pareiškėja savo pažeistas teises gali ginti kreipdamasi į teismą CPK nustatyta tvarka.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos ikiteisminio administracinių ginčų nagrinėjimo tvarkos įstatymo 20 straipsnio 1 dalies 1 punktu, 22 straipsnio 1 dalimi, Komisija

n u s p r e n d ž i a :

Pareiškėjos R. Z. skundą atmesti kaip nepagrįstą.

Sprendimą per vieną mėnesį nuo sprendimo priėmimo bylos šalys turi teisę apskūsti Regionų administraciniam teismui Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo nustatyta tvarka.

Posėdžio pirmininkas

Žydrūnas Plytnikas

Komisijos nariai

Eglė Bilevičiūtė

Remigijus Kalašnykas